



The 15th Tokachi 24hours Race

19-20-21 July 2008

【Tokachi 24h Special Class】 Technical Regulations

Issued 30 Jan..2008

Official Home Page: www.tokachi.org/speedway

VICIC



The15th Tokachi 24hours Race 【Tokachi 24h Special Class】 Technical Regulations



Appendix 1 For All Cars

十勝24時間レース

十勝24hスペシャルクラス 車両規定

1) 全クラス共通規定

1 - 1

全ての車両は、JAF-N1/N2 規定、FIA-GroupN/A 規定、を基本とする、一般市販されているツーリングカーであること。

1 - 2

別途定める改造範囲規定の沿った改造は認められるが、主催者が安全上問題があると判断した場合には、出場できない。

2) 安全規定

2 - 1

全ての車両は、FIA Appendix-J Article 253、及び JAF 国内車両規則第4章 に沿った安全規定を保持していること。

ロールバーは、Appendix-J 253 - 8、JAF 国内車両規則 第4章 - 6に基づき、2002年/2004年仕様を最低限の装備とする。

2 - 2

ドライバー側のサイドウィンドウに、ウィンドウネットを装着することを推奨する。ウィンドウネットのサイズ、取り付け方法に関しては Appendix-J 253 - 11、JAF 国内競技規則第4章 - 22を参照のこと。ウィンドウネットを装着しない場合は、ドライバー側のサイドウィンドウは常に全閉状態とする。

2 - 3

シートベルトは、FIA 公認[8853-98]又は[8854-98]の4点式以上を装着すること。安全上、5点式/6点式の装着を推奨する

2 - 4

ドアウィンドウ&サイドウィンドウには、透明のセーフティーフィルムを貼る事を推奨する

2 - 5

シートは、FIA 公認[8855/1999]の、ものを使用する

2 - 6

サーキットブレーカーは、Appendix-J 253 - 13、JAF 国内競技規則第4章 - 11を参照する

2 - 7

ヘッドライトは、車両常設の2つに加え、4つまで追加できる

3) 最高排気音量

3 - 1

全ての車両は、排気口から 0.5m離れた場所での測定で 105 dBA(デシベル)以下であること。

測定方法は、マイクホロンを排気口と同じ高さで、0.5m離れた場所にて、排気ガスの流れの中心より45度の範囲内で行う。排気口が複数の場合は、それぞれの排気口にて、もしくはその中心位置にて排気口より2m離れて行う。測定場所は、屋外の平坦な場所で、車両から3m以内に壁などの障害物がない場所とする。周囲の騒音が10 dBA 以下の時が、測定値有効とされる。測定中は、車両エンジンの最大回転数の75%以上で行う。

排気音量の上限は、以下の音量を超えないこと

0.5m	最大105dBA
2.0m	最大94dBA
3.0m	最大90dBA

3 - 2

最大排気音量は、レース期間中 いかなる場合も超えてはいけない
仮超えた場合は、速やかにピットに戻り、車両を修復すること

4) 消火器

4 - 1

全ての車両は、3.6Kg 以上の手動消火器を搭載していること。
FIA 公認のツーリングカー用自動消火システムの設置を推奨する。

5) 車両ゼッケン

5 - 1

車両ゼッケンは、主催者が決定する。

5 - 2

左右ドア用車両ゼッケンベース(上下 50cm × 左右 45cm)、及び 数字 は主催者から支給されたものを貼付すること。

5 - 3

ゼッケンは、左右ドアのほか、3箇所 フロントボンネット、車両ルーフ(進行方向右側から読めるように)、リアパネル(後方車両から見えるように)に、各自で用意する。

この数字は、公式車検までに用意し、車検員がチェックして読めないと判断した場合は、修正しなければならない。

5 - 4

参加クラス表示として、ゼッケンとは別に、主催者が支給する「参加クラスステッカー」を、フロントウィンドウ上部 左右サイドウィンドウに貼付する。

5 - 5

参加クラス表示として、21W 以上の[オレンジ]ランプを、車両ルーフ前方中央に取り付け、走行中は常に点灯する

5 - 6

全車両は、主催者が支給する タイム計測用トランスポンダー を、搭載しなければならない。

トランスポンダーは、AMB 製 TranX260 充電式のもので、車両には専用のホルダーを使い、地上から 60cm 以内の高さに設置する。

トランスポンダー使用料は、公式タイムスケジュール内は無料だが、破損した場合には、最高 90,000 円の修理保証金を請求することがある

6) 車両最低重量

6 - 1

参加車両の最低重量は、以下のとおり、エンジン排気量によって決定する

1400cc 以下	750Kg
1600cc 以下	850Kg
2000cc 以下	940Kg
2500cc 以下	1020Kg
3000cc 以下	1100Kg
3500cc 以下	1180Kg
4000cc 以下	1260Kg
4500cc 以下	1340Kg
5000cc 以下	1410Kg

注意

ディーゼル車両は、ターボ/スーパーチャージャー有無に関係なく、ベースの排気量を基本とする

ガソリン車で、ターボ/スーパーチャージャーエンジンは、ベース排気量×1.7を車両排気量として、重量を決定する

6 - 2

車両最低重量は、走行可能な状態(オイル、冷却水は込み)で、ドライバー、燃料が入っていない重量とする

6 - 3

車検終了後、公式練習、レース期間中、いかなる場合も、この最低重量を下回ってはいけない

7) 燃料タンク

7 - 1

燃料タンク容量は、排気量に応じて下記の容量を超えてはならない。

1,400cc 未満	80 リッター
1,400cc ~ 1,600cc 未満	90 リッター
1,600cc 以上	100 リッター

7 - 2

燃料タンクは、FIA 公認 (FT3 - 1999, FT13.5 か FT5) の安全タンクに変更することを基本とする。

市販車標準タンクを使用する場合はオリジナルの場所に置くこと。

なお、給油システムに、FIA Article 252 / JAF 国内車両規則 10.3 の給油装置 を使用する場合は、FIA 公認 (FT3 - 1999, FT13.5 か FT5) の安全タンクに変更しなければならない

7 - 3

コレクタータンクは 容量が2L 以下ならば自由。 但し、FT (安全) タンク、市販車標準タンクと合計し、前述の燃料搭載容量 (Art7-1) を超えないこと。

7 - 4

オリジナルタンクの搭載場所が、コックピットの中やドライバーのちかくにあるときのみ、場所を搭載場所変更できる。この場合タンクとドライバーの間で防御装置を取り付けるか、トランクスペースに設置する。 必要であれば追加アクセサリ (燃料補給口、燃料ポンプ、オーバーフローパイプ) を変更する。

7 - 5

下記の指示に従うならば コックピットの中に燃料タンクの設備を認可する

すべての燃料タンクは標準リアシートか床板の前方縁から後方へ設置する

すべてのタンクは FT3-1999, FT3.5 か FT5 の安全タンクでなければならない

車体に取り付ける場合は、最低幅 40mm 厚さ 2mm の金属性ストラップにて、車体縦方向に 2 箇所、横方向に 1 箇所を固定する

防水バルクヘッドあるいはアルミニウムか GFK で作られた箱で仕切られていること

タンクは、最低 15mm 厚の緩衝吸収剤材で囲まれた防御タンクでなければならない

材料は、最低 35kg/m³(立法メートル)の密度があること

燃料タンクへの給油は、車外から行う

全ての燃料ラインは 詳細が Art253-3.2(FIA-ISC)にある最新の規定に従わなければならない

全ての燃料ラインはコックピット中に連続的に固定しなければならない(部分的ではなく)

タンク注入器は窓や屋根を避け 車体の適格な場所に設置しなければならない。注入ホースは二つの壁があり 曲がりやすい(ゴム等)ものでなければならない

製造業者、製造年月日は見えやすいところに貼っておく

ノーリターンバルブを注入ホースに取り付けなければならない

ロールバー骨組みのメインチューブは2本の対角線(クロスする)あるいは同等のもの

7 - 6

上記、ロールオーバーの骨組みの義務は、燃料タンクの全部又は一部がコックピットの中に設置、あるいは理論的にコックピット(ハッチバックカー)のときのみ適用される。それ以外は、燃料タンクは荷物室か元の場所に設置しなければならない。

7 - 7

燃料補給口の場所は、ウインドスクリーンや車の屋根に濫設置できない。燃料補給口は車体に設置する(例えば C pillar)。補給は荷物室を通しても可能

8) 燃料補給

8 - 1

給油システムは、FIA Article 252 / JAF 国内車両規則 10.3 の給油装置の使用を基本とし、各ピットで行う。この給油システムを使用する場合は、FIA 公認 (FT3 - 1999, FT13.5 か FT5) の安全タンクに変更しなければならない

8 - 2

市販車標準タンクを使用している場合は、

JAF 国内車両規則第3章 10.4(簡易給油装置) 手元に開閉バルブが付いた 20L以下の鉄製携行缶からの給油
主催者が定める、オートストッパー付きガンタイプ給油装置

いずれかの給油方法で行う。

このシステムを使用する場合は、安全上 給油エリアを、ピットとは別に定める場合がある。

8 - 3

給油員は、FIA 公認、またはこれに準ずる下記の被服等を着用する

耐火炎オーバーオール

耐火炎バラクラバス

耐火炎グローブ

フルフェイスヘルメット、もしくはゴーグル

8 - 4

給油中は、車両のエンジンは停止し、給油以外の一切の作業は禁止する。

また、1名のピット要員は、3Kg以上の消火器を持って、待機する

8 - 5

その他給油に関する規則は、特別規則書 第2章 を参照すること

9) タイヤ

9 - 1

タイヤのメーカー、ブランド、使用本数は自由

9 - 2

タイヤには、いかなる場合も、リグルーピング、機械的・化学的など、一切の加工はできない

9 - 3

レース期間中、タイヤウォーマーは使用できない

10) クラス区分

10 - 1

十勝24hスペシャルクラスは以下の通り、クラス区分される

[EC-1]	2000cc以下(ディーゼルはターボの有無に関わらず)のJAF-N1/N2 FIA-GpN/A 該当車両で、「十勝24hスペシャル」、もしくはDubai24hレース「24hspecial」に合致した、地球環境に対する「ECO」を意識した燃料(バイオエタノール、バイオディーゼル)、エンジンシステム(ハイブリッド、ディーゼル)、などの車両
[EC-2]	2001cc以上(ディーゼルはターボの有無に関わらず)の上記ECクラス車両規定に合したECOを意識した燃料、エンジンシステム車両
[IP-1]	1600cc以下の、JAF-N1/N2 FIA-GpN/A の該当車両で、「十勝24hスペシャル」、もしくはDubai24hレース「24hspecial」に合致した車両
[IP-2]	2000cc以下の、上記IPクラス規定と同様車両
[IP-3]	3000cc以下の、上記IPクラス規定と同様車両
[IP-4]	3001cc以上の、上記IPクラス規定と同様車両

10 - 2

ガソリンエンジン車両で、ターボ/スーパーチャージャー車両は、搭載エンジン排気量×1.7の数値を、基準とする。
ディーゼルエンジン車両は、ターボ/スーパーチャージャーの有無に関係なく、搭載エンジン排気量を、基準とする

10 - 3

各クラスは、エントリー締め切り時点で、3台未満の場合、同一デビジョンの1つ上のクラスに統合される。
またデビジョンの最高クラスは、3台未満の場合も維持される

11) ECクラス

11 - 1

ECクラスに参加する車両は、車体レギュレーションをクリアした上で、地球環境に対する配慮をした
・燃料(バイオエタノール、バイオディーゼルなど)、
・エンジンシステム(ハイブリッド、ディーゼル)が参加できるクラスである。

11 - 2

車両の排気量によりクラス分けを行う

EC-1 ガソリンエンジン(バイオエタノール含む)、ディーゼルエンジン(バイオディーゼル含む) 2000cc以下

EC-2 上記以外の車両

11 - 3

ディーゼルエンジンに対しては、排気ガス浄化装置と煙浄化装置の取り付けを義務付ける。車両の標準システムより煙などが多い場合は、競技長の指示で、オレンジボール旗が提示され、ピットにて修理しなければならない。

11 - 4

ガソリンエンジン車両で、ターボ/スーパーチャージャー車両は、搭載エンジン排気量×1.7の数値を、基準とする。
ディーゼルエンジン車両は、ターボ/スーパーチャージャーの有無に関係なく、搭載エンジン排気量を、基準とする

The15th Tokachi 24hours Race 【Tokachi 24h Special Class】 Technical Regulations



Appendix 2 IPクラス & Dubai 24h race “24h-Special”クラス

12) Dubai24時間レース 24hスペシャルグループの技術規則 抜粋 IPクラス適応

12-1 車両

12-1-1

適格参加車両の判断は、主催者が決定する。特に少量生産で作られた「フェラーリマラネッロ」のような場合には、参加できないこともある。適格かどうか不明瞭な車両を準備購入する時には事前に主催者に確認すること

12-1-2

安全のため、通例 屋根つきのツーリングカーや GT カーとする。本車両は、スパークイグニッションエンジン(レシプロエンジン)か、ロータリーエンジン、ディーゼルエンジンを備え、4本のタイヤが備わっている、車高は最低 1.100mm 以上、最高 1.600mm 以下 の車両であること。また、レース仕様車の高さはこの規定にある高さ 1.600mm を超えてはならない

本車両の屋根は頑丈な構造でなければならない。標準とは違うハードトップは使用できない。

12-1-3

全ての車両は、タイヤが車体の内部に納まっていること。マッドガードが車輪と一緒に移動するものは禁止される。

基本的に本レース車両も前方から後方ホイールまで頑丈な車体製造でなければならない(要するに、オープンホイール禁止。)

12-1-4

標準車として基本的に、日本もしくはヨーロッパの公道を走ることができるという資格規準持つ車でなければならない。もし、疑いが生じた場合 競技者は一般的な証明書(ABE)、個人証明(EBE)あるいはそれと同等の証明書を提出しなければならない。

競技者それぞれが公道で使えるものと同種の登録書、ライセンスナンバープレートとオフィシャル証明書などの申請を行うこと

12-1-5

基本的に今シリーズに準備されたレースカーは、少なくとも4台が生産された車両であること。これに関して参加者は証明をしなければならない。

12-1-6

車両製造業者とは、German Federal Motor Vehicle Registration Agency(“KBA”)に登録を認められた製造業者のことを言う。現規則では、製造された車両(レースカーとして製造されたものとは別途に)が、最低 1,000 台以上あり、ノーマル正規ディーラーでも販売されている場合、当規則書は規定により影響されない。

12-1-7

シリーズ生産カー;上記で示されるような車両;は、現規則で解釈される 11-1-1 から 11-1-6 までの条件と規定とその他、車高、生産ナンバー、製造業者と通行証明書等に関する法令を守ること。

12 - 2 エンジン

12-2-1

エンジンを(エンジンブロック、クランクケース、シリンダーヘッド)生産するのは車製造者と同じでなければならない。エンジンの場所は元と同じ所に設置し、タイプ(スパークイグニッションエンジン、ロータリーエンジン、ディーゼルエンジン)も同じものでなければならない。エンジン部品の混合は認可されていない

12-2-2

当製造業者が規則に従い基本的にレース対応のシリーズ生産モデルとして製造された車のターボ/スーパーチャージャーは許される。ターボ/スーパーチャージャーは、シリーズ生産車のエンジン用に生産されたものを搭載されなければならない。同じ製造業者が生産した自動車はシリーズ生産車とみなされる。

12-2-3

ターボ/スーパーチャージャーを搭載した場合、シリンダー容量の 1.7 掛けすればその体積のクラスとみなされる。

12-2-4

スーパーチェンジシステムは、オリジナルと同じでなければならない。
これは、ターボエンジンはターボエンジンのまま、スーパーチャージャーエンジンはスーパーチャージャーのままということである。オリジナルシステムにスーパーチャージャーが付いていないものに、後で装着することはできない。スーパーチェンジシステムの製法やデザインは自由である。
(例えば、ギャレット製を、KKK 製に変えることもできるし、その逆も可)

12-2-5

インタークーラーの設備は自由

12-2-6

2,800cc 以上の車両は、最高ブースト圧力は 1.1 バーに制限されます

12-2-7

潤滑油システムは自由

12-2-8

吸気方法、及びラジエーターは自由。

12 - 3 排気システム・ノイズ制限

12-3-1

排気パイプ口は車両の片側あるいは後ろに備えつける。排気口が車両サイドにある場合は、ホイールベースの中心より後ろに設置すること

12-3-2

排気口は車体の周囲より はみ出してはいけない。それらは車体の縁から 10cm 以内の場所に置く

12-3-3

排気システムは独立構成され、車体、シャーシ取り付けられる。排気システムは自由。

12-3-4

後方ポディーエプロン:排気口管のため 後方ポディーエプロンに排気口通路のために表面積合計 100 平方センチの申請は許される。この排気口は、後方ポディーエプロンの低い縁までに設置すること。この付近上に標準オリジナル口があってもいいが、それが後方ポディーエプロンの低い縁にあってはならない。

12-3-5

ノイズ制限については、チャプター 3 を参照してください(最高 105Db 0.5m 計測位置)

12 - 4 トランスミッション

12-4-1

4輪駆動車は、当該モデルで準備されたオリジナルモデルの装着のみ許される

12-4-2

クラッチ、ギア比、及び動力構成は自由。ギアボックスも自由(例セキエンシアルギアボックス)。

ギアボックスは、オリジナルの場所に装着すること。バック以外のギアは6までとする。バックギアは必須。

すべてのギアチェンジは機械式とする。オートマチック、セミオートマチックギアボックス、シーケンシャルの場合、オリジナルカーが標準ギア、ギアボックス保護して生産される場合のみに許可される。それ以外は原則機械製造のみ。

12-4-3

フロント駆動車は、リア駆動車に変更は出来ない。その逆も出来ない。オリジナル駆動方法を維持しなければならない。

12-4-4

ギア比は自由。4WD車両は、オリジナルのギアボックスを搭載して上で、前後どちらかの駆動を解いてもよい。

ディファレンシャル用のオイルクーラーとポンプの設置は自由

12 - 5 ホイールとタイヤ

12-5-1

ホイール(フランジとリム)は、車体の中、ホイールハウスの中に納まっていること。これは、計測したときに、ホイールハブの中心から上部は、ボディーワークの中に収まっていること。

12-5-2

ホイール固定システムは自由

12-5-3

スペアホイールとその取り付け場所は移動してもよい

12 - 6 最低地上高 グランドクリアランス

12-6-1

通常の状態、最低地上高は、50mm以上確保されていること。

またパンクなどによりタイヤの空気が抜けている時、同じ側のタイヤが地面についていないとしない。同時に、同じ側のタイヤは、同じエアバルブを使用できるようにしておかなければならない。

12 - 7 ブレーキシステム

12-7-1

前後ホイールを同時に同じペダルで操作できる、ブレーキシステムは必須である。ブレーキシステムは自由。ハンドブレーキ装着は奨励します。カーボンファイバーパーツは禁止(ブレーキパッドは例外)。

12-7-2

ブレーキへ保護シールドの取付けは自由。クーリングのために、一本だけのフレキシブルパイプのみが許される。このパイプの内径は、直径10cmまで。エアパイプは車両の範囲を超えてはならない。

12 - 8 ステアリング

12-8-1

ステアリングシステムは、フロントタイヤのみで作動する。4WSシステムは不可。
それ以外のステアリングシステムは自由だが、パワーステアリング機構をコックピットの中に付けてはいけない。
ステアリングロックの取り付けは許される。

12 - 9 サスペンション

12-9-1

サスペンションパーツは自由。

12-9-2

すべてのサスペンション部分は金属製であること

12-9-3

ボディーのサスペンションマウント部分に、調整用の設備を付加する事は許される

12-9-4

アンチロールバー；アンチロールバーは、コックピットから調整できるようになってはいけない

12-9-5

サスペンション取り付け位置は、改造できる。

12 - 10 コックピット

12-10-1 シート

助手席シートと後方シート(バックシートも含む)は移動可能。
ドライバーシート：これについては現規則の18.5項目を参照してください

12-10-2 ダッシュボード

ダッシュボードについては自由ですが、鋭利な状態になってはいけない。

12-10-3 ペダルボックス

ペダルボックスは、許可されたものか、同一の物と交換取り付けをしてもよい

12-10-4 ドア

ドアの防音剤取り除いても許されるが、ドアトリム(内張り)はそのままではなければならない。このドアトリムはオリジナルのものか、最低0.5mm厚のメタルシート、もしくは厚さ最低2mmの材料で作られていること。2ドアの場合は、後方側窓のも同様とする。
サイドプロテクションのために、合成原料サイドパット(サイド補強バーの完全側面補強)で作られた補強パネルに付け替える事も許される。このパネルの高さは、ドア支柱を限界とする。
パワーウィンドーを手動に替えても良い

12-10-5 床

カーペットの取り外しは自由。

12-10-6 そのほかの防音剤や内張り

他の材料は取り外してもよい

12-10-7 ヒーティングシステム

元からあるヒーティングシステムを他のものと替えても良い。またアクシデント時に水が流れないように、流水経路を止めてもよい。その場合、電気式曇りとりや同様のシステムも使用できる。
また電熱ライン、電動ファンがついているウインドースクリーンであればヒーティングシステムについては全部または部分的に取り外しても良い。エアー誘導装置は自由。エアー排出方法の変更は不可で標準のもとする。
電気ウインドウスクリーンヒーターは、合わせガラスで、標準仕様と同じ形状でなければならない。

12-10-8 エアコンディション

エアコンディションの取り外しは自由

12-10-9 ステアリングホイール

ステアリングホイールは自由。ステアリングホイールとステアリングコラムの間にアダプターを置く事を許される。アダプターはステアリングホイールと、ステアリングコラムに分けて溶接固定する。盗難防止-ロック装置は使用不可能にする。

ステアリングコラムのアングルは、アダプターを固定させたダッシュボードで変更できる。

ハンドルの取付けは左右どちらでもよい。

12-10-10 エアパイプ

コックピットの換気を意図とするなら エアパイプはコックピットを通り抜けても良い

12-10-11 付加アクセサリー

快適さを追求するための備品は、走行に問題がなければ取り付け/取り外しが許される(ライト、ラジオ等)。

エンジンパワー、ステアリング、トランスミッション、ブレーキ、トランクシジョンなどに影響する場合、また走行の邪魔になるようなアクセサリーは禁止。すべてのコントロールは製造業者が維持制定する役目がある。

乗り手の使いやすさを促進するための改造は許される。例:) 長めのハンドブレーキレバー、ブレーキペダルにフランジを付加する等

12 - 11 エレクトリックシステム

12-11-1

標準の電気システム用電圧は、イグニッションの回線供給を含め維持しておかなければならない。リレーの追加や電気回路ヒューズ設営のため、電気ケーブルの付加延長は許される。電気ケーブルと長さは自由

12-11-2

バッテリーの容量とタイプは自由。それぞれのバッテリーは回線のショートや漏れを避けるためにカバーをして安全を確保しなければならない。バッテリーの数は、車両のオリジナルを維持する。

バッテリーの搭載位置を移動する場合は、金属板と2本の金属留めを使い、本体にカバーして隔離するように、ボルトとナットで床に取り付ける。取り付けるには、直径最低 10mm のボルトを使い、厚みが最低 3mm、表面積が 20 平方センチの金属板を使用する。

12-11-3

ウェットバッテリーを使うときは 独自のバッテリーを防水プラスチックの箱に入れカバーする。場所は自由だが、コックピットに置く場合はフロントシートの後ろのみ可能。この場合、防御箱にはコックピットの外に通じる、通風孔がなければならない。

12-11-4

ヒューズ: 電気回線とそのキャリアーのヒューズは自由

12-11-5

ライトとシグナル装置は合法的あるいは国際道路交通協定に従う。ヘッドライトの取消し操作システムと そのエネルギー源は変更できる。

12-11-6

ヘッドライトの追加は、2つの標準ヘッドライトに加え、4個以内(パーキングライトとサイドライトは含まない)まで認可される。それらは車体の前あるいはラジエターグリルに取り付ける。

12 - 12 車体改造

12-12-1

車体の幅は 200cm(ミラーを除き)を超えてはならない

12-12-2

フロントとリアのスポイラーは自由だが、標準装備品、あるいは FIA ホモロゲイト品以外は、以下の項目に従うこと

空力装置はオリジナル車体の外側に付ける事は可能ですが、基本的に車体外側の形は変更できない

前方空力装置は、車体前方縁から 20cm 以上飛び出したてはいけない

後方空力装置は、車体後方縁から 40cm 以上飛び出してはいけない

前方スポイラー幅は前方フェンダー幅を限界とする

後方スポイラーの幅は、エンドプレートを含め、後方フェンダー含めた車幅 - 20%を限界とする。

後方スポイラーは、左右に、エンドプレート厚み最低 10mm で最高面積 400mm × 250mm を用意する。

エンドプレートは鋭利な形状ではならない。

後方スポイラーは、最高2つのフラップまでとし、左右のエンドプレートの上に完全に設置しなければならない。

そのフラップ角度は調節可能だが、走行中には動かないようにする。

後方スポイラーの高さは車体の屋根(アンテナ等は除き)を越えてはならない。

標準スポイラーの移動は自由

12-12-3

パイプ通路のために、エンジンとコックピット間、荷物室とコックピット間の二箇所に、バルクヘッドを貫通する穴を開けることができる。それぞれの最高直径は 50mm。パイプを通した後は、作った箇所を最後に閉じること。

12-12-4

ドア、エンジンボンネット と ブーツ(トランク)リッド:

外側の形やロック形式を替えなければ、ドア、ボンネットとブーツリッドの使われる材料は自由。ボンネットとブーツリッドを締める金具の種類は自由。ボンネットとブーツリッドの材料、締め道具がオリジナルでなければ、安全確保のために二箇所追加して締める。いずれにしてもその様な頑丈に締めることを奨励する。

エンジンボンネットに、一箇所のみ最高面積 200mm × 300mm の穴を設置できるが、ボンネットから突き出た形状になってはならない。また、外からエンジン本体が見えるものになってはならない。穴は最終的に、オリジナル形状を残した状態で、ファイブメッシュグリッド(メッシュ幅:最大 5mm × 5mm)でカバーする。

オリジナルエアボックスでなければ使用禁止。例外等は最終的にテクニカルコミッションが決める。

変更したドアやボンネットは、オリジナルのドアやボンネットに戻さなければならない可能性もある。

12-12-4

泥除け(マッドガード) *ここでいうマッドガードはオーバーフェンダーの意味

オーバーフェンダーの材料もデザインも自由。タイヤが露出するデザインでも、オリジナルは残すこと。

オーバーフェンダーは少なくともタイヤ幅 ホイール周囲の三分の一をカバーしていなければならない。

オーバーフェンダーにクーリング用の穴を開けることは可能。リアタイヤ後方のホイールカバーに取り付けた空気導入口は、タイヤ面が見えないようにデザインされていなくてはならない。オーバーフェンダーの面積については 付録Jの Art251.2.5.7 に定義されている。

オーバーフェンダー内部は自由 (ホイールハウスは別)、メカニカル部分は申請が必要。

ホイールアーチ付近の鋭利形状部分は、タイヤや回転部分にダメージを与える恐れがあるので、折り曲げるなどの処置を施すこと。プラスチックの消音部品は、部分的、あるいは完全にホイール通路内部から取り除いてもよい。それらのプラスチック要素は部分的あるいは完全に同じ形の違うものと交換することも可能。

オリジナルホイールアーチの隙間は、基本的に元の輪郭を残していれば、部分的あるいは完全に閉じることも可能。

12-12-5

ホイールアーチ、インナーウイングパネルが、製造業者や認可されたスポーツ部門で認定され、最低 4 つの製品が出荷されている場合には、装着が可能となる。この件について、自動車の製造(A Motor Vehicle Construction) と レギュレーション適応(Use Regulations admission)は、この目的のために関連してはいけない。また競技者は、そうでないことを証明する材料を提示しなければならない。

12-12-6

横断支柱の強化 ストラットタワーバー

サスペンション取り付け部分左右を結ぶストラットは、上部、下部、フロント、リアに取り付けることができますが、サスペンション取り付け部分に、ねじ留めされて移動可能な状態にしなければならない。また、上部サイドには三つの穴を左右それぞれ追加申請できる。

12 - 13 ガラス表面と材料

12-13-1

サイドウインドーは元の表面を維持すること。スライド式ウインドーは許されます。サイドウインドーの機械装置や固定は自由。換気をよくするために、換気システムをリアのサイドウインドーへの設置は許される。

安全ガラス使用は必須。現規則書の解釈によると、安全ガラスの定義とは、強固なもので、形式(ウエイブラインは D と形式による)かECE認可(すなわち、43REI...形式)で認可された鋳物ガラスと定義され、ガラスに近い強固プラスチックウインドーでも対応できる。それらのガラスは透明でなければならない。オリジナルではないウインドーは、最低 3mm の厚みでなければならない。フロントウインドースクリーンはラミネートガラスでなければならない。代案として、最低厚さ 5mm のポリカーボネイトで作られたウインドースクリーンは許される。ポリカーボネイトで作られたウインドースクリーンを使用する場合はレース中どんなときでも完全な状態で使われるようにしなければならない。ポリカーボネイト性ウインドースクリーンは年に一度取り替えなければならない。ウインドースクリーンの証明責任は競技者にある。最終的には、車検にて認定される。

12-13-2

ウインドーは、燃料タンク注入口、エアジャッキのコネクターなどの部分に、使用されていない。